

Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets

(11) **EP 1 080 980 A2**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(43) Veröffentlichungstag:
07.03.2001 Patentblatt 2001/10

(51) Int. Cl.⁷: **B60K 41/26**, F16H 59/02,
B60T 7/10

(21) Anmeldenummer: 00115047.3

(22) Anmeldetag: 26.07.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

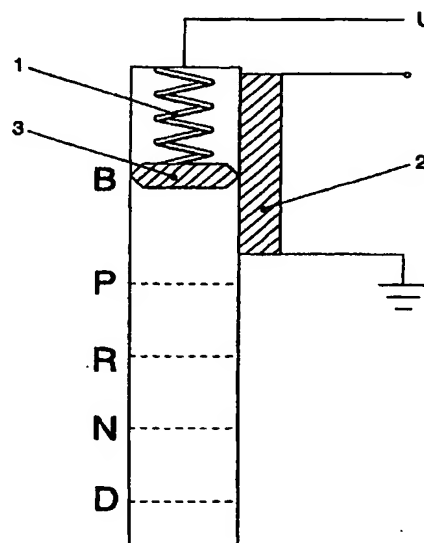
(71) Anmelder:
**Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg (DE)**

(30) Priorität: 28.08.1999 DE 19941018

(72) Erfinder:
• van Gerpen, Dieter, Dipl.-Ing.
38154 Königslutter (DE)
• Fähdland, Jörg, Dipl.-Ing.
38524 Sassenburg (DE)

(54) **Gangwahlhebel mit integrierter Betätigungsvorrichtung für eine Handbremse**

(57) Die Erfindung beschäftigt sich mit einem Gangwahlhebel mit integrierter Betätigungsvorrichtung für eine Handbremse. Die Betätigungsvorrichtung ist derart ausgestaltet, daß elektrische Signale erzeugbar sind, mit denen die Wirkung der Handbremse steuerbar ist.



EP 1 080 980 A2

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft einen Gangwahlhebel mit integrierter Betätigungsvorrichtung für eine Handbremse.

[0002] Die bei Kraftfahrzeugen übliche getrennte Anordnung von Handbremshebel einerseits und Gangwahlhebel andererseits ist insbesondere aus ergonomischen Gründen kritisiert worden. Im Stand der Technik sind daher Lösungen bekannt, in den Gangwahlhebel eine Betätigungsvorrichtung für die Handbremse (oder umgekehrt) zu integrieren.

[0003] In der EP 0 209 431 B1 ist beispielsweise eine kombinierte Schaltgetriebe- und Handbremssteuerung vorgeschlagen, die einen gemeinsamen Handbremshebel zur Auswahl und zum Schalten der Gänge und zum Anziehen der Handbremse aufweist. Durch Vor-, Zurück- und Seitwärtsschwenken des Hebels wird in üblicher Weise ein manuelles Schaltgetriebe betätigt. Eine mit einem zusätzlichen Handgriff steuerbare Sicherheitsanordnung gibt eine Kippbewegung des Hebels zur Betätigung der Handbremse frei.

[0004] In der DE-PS 7 29 325 ist ein Schalthebel zur Betätigung eines manuellen Schaltgetriebes vorgeschlagen, der zusätzlich mit einer Zugvorrichtung versehen ist. Die Zugvorrichtung befindet sich in dem Schalthebel und betätigt über einen Seilzug die Handbremse. Dazu ist die Zugvorrichtung axial aus dem Schalthebel herausziehbar angeordnet und der Seilzug ist in einem Übergangsbereich zwischen Schalthebel und Karosserieanbindung flexibel ausgebildet.

[0005] Die DE 196 32 254 C1 geht gegenüber dem oben genannten Stand der Technik insofern einen umgekehrten Weg, als sie die Schaltung eines Automatikgetriebes in einen üblichen Handbremshebel integriert. Zu diesem Zweck wird der Handbremshebel um seine Längsachse drehbar ausgeführt, wobei seine Drehposition elektrisch abgegriffen und zur Ansteuerung des Automatikgetriebes verwendet wird.

[0006] Allen genannten Lösungen ist gemeinsam, daß die Betätigung der Handbremse mechanisch erfolgt. Der Fahrer des Kraftfahrzeuges muß durch eine Betätigung des Gangwahlhebels die Kraft aufbringen, die letztendlich die Handbremse festlegt oder löst. Deshalb sind diese Anordnungen engen konstruktiven Bedingungen unterworfen, denn der Gangwahlhebel muß erstens einen ausreichenden Bewegungsspielraum haben, zweitens muß dieser Bewegungsspielraum ergonomisch günstig liegen, damit der Fahrer die notwendige Kraft aufbringen kann, und drittens muß sich die Kraft möglichst einfach und ohne Reibungsverluste zur Handbremse übertragen lassen. Nachteilig bei diesen Systemen ist ferner, daß keine Sicherungen gegen unbeabsichtigtes Betätigen - insbesondere Lösen - der Handbremse bestehen.

[0007] Der vorliegenden Erfindung liegt demgegenüber das Problem zugrunde, die Bedienung von Gangschaltung und Handbremse weiter zu vereinfachen und

zudem sicherer zu gestalten.

[0008] Diese Aufgabe wird dadurch gelöst, daß bei einem gattungsgemäßen Gangwahlhebel mit integrierter Betätigungsvorrichtung für eine Handbremse die Betätigungsvorrichtung derart ausgestaltet ist, daß elektrische Signale erzeugbar sind, mit denen die Wirkung der Handbremse steuerbar ist.

[0009] Mit der Betätigungsvorrichtung muß also nicht mehr direkt und mechanisch die Handbremse festgestellt oder gelöst werden, sondern es erfolgt nur die Erzeugung elektrischer Signale, die dann an die Handbremse weitergeleitet und dort entsprechend umgesetzt werden. Die hierfür notwendigen Kräfte werden an der Handbremse vorzugsweise durch elektrische Energie erzeugt.

[0010] Die erfindungsgemäße Kopplung eines gewöhnlichen Gangwahlhebels mit der Betätigungsvorrichtung einer elektrischen Handbremse hat zunächst den Vorteil, daß die Gangschaltung im wesentlichen konstruktiv unverändert bleiben kann. Weiterhin kann die Betätigungsvorrichtung für die Handbremse dort am Gangwahlhebel angebracht werden, wo sie ergonomisch für den Fahrer am besten erreichbar und bedienbar ist. Das Hauptaugenmerk der Ergonomie kann sich dabei auf die leichte und bequeme (feinmotorische) Einstellbarkeit richten, die typischerweise mit der Hand vorgenommen wird. Anders als beim Stand der Technik muß nicht darauf geachtet werden, daß der Fahrer (grobmotorisch) eine hohe Kraft auf die Betätigungsvorrichtung ausüben können muß.

[0011] Weiterhin unterliegt die Anordnung der Betätigungsvorrichtung keinen Beschränkungen durch eine notwendige mechanische Kraftübertragung. Die Weiterleitung der elektrischen Signale kann vielmehr aus quasi jeder beliebigen Position einer Betätigungsvorrichtung heraus erfolgen, da lediglich entsprechende Leiterbahnen herzustellen sind, die die Betätigungsvorrichtung mit der Handbremse verbinden. Darüber hinaus ist es sogar im Rahmen der Erfindung denkbar, die elektrischen Signale drahtlos zur Handbremse zu übertragen. Schließlich erlauben elektrische Signale mit einfachen elektronischen Mitteln auch eine vielfältige Kontrolle und Manipulation, so daß die Funktion der Handbremse mit erhöhten Sicherheitskontrollen ausgestattet werden kann.

[0012] Vorzugsweise ist die Betätigungsvorrichtung so ausgestaltet, daß die Bremskraft mit ihr dosiert werden kann. Der Fahrer kann dann bestimmen, wie fest die Bremse angezogen werden soll. So ist z.B. bei flachem Gelände eine weniger große Bremskraft notwendig als in einer Hanglage. Zudem ermöglicht eine dosierbare Bremskraft auch das Anfahren am Berg, wobei in dem Maße Bremskraft weggenommen wird, wie der eingekuppelte Motor das Halten und Anziehen des Fahrzeuges übernimmt.

[0013] Die Dosierbarkeit der Bremskraft erfordert insbesondere eine entsprechend eingerichtete Bremse, mit der sich ein kontinuierlicher Bereich an Kräften

erzeugen läßt. Zudem wird in der Regel die Betätigungsvorrichtung ein der Kraft entsprechendes analoges elektrisches Signal abgeben, z.B. eine entsprechende Spannung. Denkbar ist aber auch, daß von der Betätigungsvorrichtung die Bremskraft digital kodiert wird oder daß die Dauer eines abgegebenen (binären) Signals die Höhe der Bremskraft bestimmt.

[0014] Zur Einstellung und Steuerung einer dosierbaren Bremskraft kann die Betätigungsvorrichtung ein bewegliches Bedienungselement enthalten, durch dessen Position die Bremskraft bestimmt wird. Mögliche Bedienungselemente sind Drehknöpfe, Schieber, Hebel und dergleichen, aber auch der Gangwahlhebel selbst kann als Bedienungselement wirken. Weiterhin wirkt vorzugsweise gegen die Bewegung des Bedienungselementes eine mit wachsender Bremskraft zunehmende Gegenkraft. Diese kann mechanisch von einer Feder oder elektrisch z.B. von Magneten erzeugt werden. Eine solche Gegenkraft hat den Vorteil, daß sie ein ungewolltes plötzliches Anwählen hoher Bremskräfte verhindert und darüber hinaus dem Fahrer ein intuitives Gefühl für die Höhe der Bremskraft gibt. Von herkömmlichen Handbremsen ist es nämlich vertraut, daß die für eine Steigerung der Bremskraft aufzuwendende Kraft umso größer wird, je höher die schon wirkende Bremskraft ist. Dieses vertraute Gefühl wird durch die Gegenkraft simuliert, wobei jedoch die absolute Größe der Gegenkraft in einem Bereich liegt, der auch von körperlich schwächeren Fahrern bequem bedient werden kann. Vorzugsweise ist die Erzeugung der Gegenkraft so ausgestaltet, daß die Höhe der Gegenkraft von jedem Fahrer individuell eingestellt werden kann.

[0015] Vorzugsweise enthält die Betätigungsvorrichtung ein Freigabeelement, wobei die Betätigungsvorrichtung nur dann den Zustand der Handbremse verändernde elektrische Signale abgibt, wenn das Freigabeelement betätigt wird. Der Fahrer muß also zu gleicher Zeit die eigentliche Betätigungsvorrichtung und das Freigabeelement betätigen, was durch eine entsprechende ergonomisch günstige Anordnung dieser beiden Elemente mit einer Hand geschehen kann. Z.B. kann das Freigabeelement als Knopf ausgebildet sein, der gedrückt werden muß, um die Betätigungsvorrichtung freizugeben. Das Freigabeelement verhindert, daß die Betätigungsvorrichtung versehentlich ausgelöst wird, was durch ungewolltes Bremsen bzw. Lösen der Bremse zu schwerwiegenden Unfällen führen könnte.

[0016] Weiterhin kann im Signalweg zwischen Betätigungsvorrichtung und Handbremse eine Überwachungsschaltung angeordnet sein, welche die Weitergabe der elektrischen Signale der Betätigungsvorrichtung in Abhängigkeit vom Fahrzustand überwacht und gegebenenfalls korrigiert. Vorzugsweise findet dabei eine Regelung in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit statt. Insbesondere gehört hierzu die Begrenzung der Bremskraft auf einen von der Fahrgeschwindigkeit abhängigen Maximalwert, um ein maximales Bremsen ohne Instabilität des Fahrzeuges

zu ermöglichen. Andere in die Überwachung eingehende Parameter können der Bremsenzustand (Wirkungsgrad, Temperatur etc.), das Fahrzeuggewicht, die Umgebungstemperatur, die Straßenverhältnisse, die Fahrzeugneigung usw. sein.

[0017] Vorzugsweise werden elektrische Signale, die ein Lösen der Handbremse bewirken, von der Überwachungsschaltung nur dann weitergeleitet, wenn die Fußbremse betätigt wird. Hierdurch wird verhindert, daß das Fahrzeug durch ein unbeabsichtigtes Lösen der Handbremse wegrollt, da es beim Lösen der Handbremse durch die Fußbremse gehalten wird.

[0018] Der erfindungsgemäße Gangwahlhebel wird vorzugsweise in Verbindung mit einem Automatikgetriebe realisiert. Im Gegensatz zu einem Schaltgetriebe läßt das Automatikgetriebe größere Freiheit für die Wahl der Bewegung des Gangwahlhebels und die Zuordnung von Hebelstellung zu Getriebegang. Hierdurch kann die zusätzliche Funktion einer Betätigungsvorrichtung besser in den Gangwahlhebel integriert werden.

[0019] Nach einer besonderen Ausführungsform der Erfindung wird die Betätigungsvorrichtung durch den Gangwahlhebel und Positionserfassungsmittel gebildet, wobei die Positionserfassungsmittel elektrische Signale in Abhängigkeit von der Position des Gangwahlhebels erzeugen. Die Bewegung der Gangwahlhebels dient also nicht nur der Auswahl und dem Einlegen der Gänge, sondern - in einem bestimmten Bewegungsbereich - auch der Betätigung der Handbremse. Das Anziehen der Handbremse erfolgt somit quasi wie das Einlegen eines Ganges, wobei zwangsläufig sichergestellt ist, daß die Handbremse nur im Leerlauf angezogen werden kann. Bei einem Automatikgetriebe liegt der Bereich der Handbrems-Stellung des Gangwahlhebels vorzugsweise in Nachbarschaft zur Parkstellung ("P"), in der das Getriebe blockiert wird.

[0020] Nach einer anderen Ausgestaltung der Erfindung weist die Betätigungsvorrichtung ein am Gangwahlhebel angeordnetes bewegliches Bedienungselement auf. Vorzugsweise handelt es sich hierbei um einen Drehknopf, einen Schieber oder einen Hebel, dessen Stellung die Höhe der Bremskraft bestimmt. Ebenso sind Taster denkbar, die durch mehrfaches Drücken die Höhe der Bremskraft festlegen. Mit einem solchen Bedienungselement ist es möglich, die Handbremse unabhängig von der Gangschaltung zu betätigen. Dies ist z.B. dann zweckmäßig, wenn mit eingelegtem Gang am Berg angefahren werden soll.

[0021] Vorzugsweise stellt das genannte Bedienungselement ein Potentiometer oder ein vergleichbares elektrisches Bauteil, so daß an dessen Ausgang auf einfache Art ein zur Stellung des Bedienungselementes proportionales elektrisches Signal zur Verfügung steht.

[0022] Im folgenden wird die Erfindung anhand der Figur beispielhaft erläutert.

[0023] Die Figur zeigt eine Prinzipskizze des erfindungsgemäßen Gangwahlhebels für ein Automa-

tikgetriebe mit integrierter Betätigungsvorrichtung für eine Handbremse. Ein wichtiges Merkmal ist dabei die Zusammenführung der Wählhebelfunktion eines automatisierten Getriebes (z.B. Wählhebelstellungen P, R, N, D, Tiptronic-Funktion) mit der Betätigung einer elektrischen Handbremse über den Gangwahlhebel.

[0024] Dies geschieht bei der in der Figur dargestellten Variante durch eine weitere Gangwahlhebelstellung "B" außerhalb der bekannten Wählhebelstellungen P, R, N, D. Diese ist so angeordnet, daß der Gangwahlhebel in Raststellungen einrasten oder eine stufenlos verstellbare Wählhebelstellung einnehmen kann. Diese Position der Handbremshebelstufe liegt vor der P-Position des Gangwahlhebels.

[0025] Will der Fahrzeugführer sein Fahrzeug parken und gegen unbeabsichtigtes Wegrollen sichern, so legt er zunächst die Fahrstufe P des Gangwahlhebels ein. Dadurch wird das Getriebe blockiert. Durch weiteres Drücken des Gangwahlhebels über die P-Stellung hinaus in den Bereich "B" werden die Aktoren der elektrischen Handbremse betätigt. Dabei bedeutet weiteres Drücken des Gangwahlhebels eine größere Bremskraft. Die Bremskraft läßt sich durch Raststellungen oder durch Selbsthemmung des Gangwahlhebels dosieren und arretieren. Die Entriegelung des Gangwahlhebels aus der Handbremshebelstellung "B" geschieht über eine geeignete elektrische Entriegelung. Die Entriegelung wird durch eine Verriegelungsschaltung mit dem Bremspedal verknüpft, so daß ein unbeabsichtigtes Wegrollen des Fahrzeugs beim Lösen der elektrischen Handbremse vermieden wird.

[0026] In der Figur ist ferner durch eine Feder 1 symbolisch angedeutet, daß ein Verschieben des Gangwahlhebels in die Bremsposition gegen eine zunehmende Gegenkraft erfolgt. Diese verhindert ein ungewolltes "Hineinschießen" in den Bremsbereich "B" und gibt dem Fahrer ein intuitives Gefühl dafür, wie stark die Bremse angezogen ist.

Weiterhin zeigt die Figur symbolisch die Erzeugung einer Ausgangsspannung U, welche von der Position des Gangwahlhebels abhängt. Die Spannung U wird durch den Spannungsabfall an einem Potentiometer 2 erzeugt, wobei der Gangwahlhebel einen Abgriff 3 enthält, der als Schleifer über das Potentiometer 2 gleitet.

[0027] In einer zweiten Variante der Erfindung (nicht dargestellt) sind zwei Elemente im Gangwahlhebel so angeordnet, daß durch Betätigung eines (Bedienungs-)elementes, welches als Potentiometer ausgeführt ist, die Aktoren der elektrischen Handbremse eine Bremskraft auf die gebremsten Räder aufbringen. Die Bedienkräfte am Bedienungselement "Handbremspoti" nehmen mit größerer Bremskraft zu. Um ein ungewolltes Auslösen der Handbremsfunktion zu verhindern, ist weiterhin ein "Freigabeelement" so angeordnet, daß es der Bediener gleichzeitig mit dem ersten Bedienungselement bedienen kann (Einhandbedienung). Zur Aufbringung der Bremskraft sind also zwei voneinander unabhängige Elemente zu betätigen

(z.B. mit Innenhand und Daumen). Will der Bediener die Feststellbremse betätigen, gibt er durch Betätigen des Freigabeelementes die Funktion der elektrischen Handbremse frei. Betätigt er gleichzeitig das Handbremspoti, werden die Aktoren der elektrischen Handbremse je nach Betätigungsweg des Handbremspotis mit Spannung versorgt und üben eine proportionale Kraft auf die Brems scheiben aus. Die Festlegung der Bremskraft erfolgt durch das Loslassen des Freigabeelementes. Die Auslösung der Handbremsfunktion über das Freigabeelement und das Handbremspoti kann in allen Wählhebelstellungen erfolgen.

[0028] Das Lösen der betätigten Handbremse geschieht durch Drücken des Freigabeelementes. Das Einlesen des Bedienungselementes und des Freigabeelementes, die Steuerung und Überwachung der Funktionen übernimmt eine geeignete elektronische Steuereinheit. Durch Überwachung der Fahrzeuggeschwindigkeit im Steuergerät kann eine maximale Bremskraft vorgegeben werden, die das Fahrzeug abbremst, aber nicht durch zu starkes Abbremsen der Räder instabil macht. Durch die Entkopplung der Handbremsfunktion von der Wählhebelstellung ist auch ein Anfahren am Berg möglich.

Patentansprüche

1. Gangwahlhebel mit integrierter Betätigungsvorrichtung für eine Handbremse, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Betätigungsvorrichtung derart ausgestaltet ist, daß elektrische Signale erzeugbar sind, mit denen die Wirkung der Handbremse steuerbar ist.
2. Gangwahlhebel nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Bremskraft mit der Betätigungsvorrichtung dosierbar ist.
3. Gangwahlhebel nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Betätigungsvorrichtung ein bewegliches Bedienungselement enthält, durch dessen Position die Bremskraft bestimmt wird, und daß vorzugsweise gegen die Bewegung des Bedienungselementes eine mit wachsender Bremskraft zunehmende Gegenkraft wirkt.
4. Gangwahlhebel nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Betätigungsvorrichtung ein Freigabeelement enthält, wobei die Betätigungsvorrichtung nur dann den Zustand der Handbremse verändernde elektrische Signale abgibt, wenn das Freigabeelement betätigt wird.
5. Gangwahlhebel nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß in dem Signalweg zwischen Betätigungsvorrichtung und Handbremse eine Überwachungsschaltung angeordnet ist, wel-

che die Weitergabe der elektrischen Signale der Betätigungsvorrichtung in Abhängigkeit vom Fahrzustand, vorzugsweise von der Fahrgeschwindigkeit, überwacht und gegebenenfalls korrigiert.

- 5
6. Gangwahlhebel nach Anspruch 5,
dadurch gekennzeichnet, daß elektrische
Signale, die ein Lösen der Handbremse bewirken,
von der Überwachungsschaltung nur dann weiter-
geleitet werden, wenn die Fußbremse betätigt wird. 10
7. Gangwahlhebel nach einem der Ansprüche 1 bis 6,
dadurch gekennzeichnet, daß der Gangwahlhe-
bel ein Automatikgetriebe steuert. 15
8. Gangwahlhebel nach einem der Ansprüche 1 bis 7,
dadurch gekennzeichnet, daß die Betätigungs-
vorrichtung durch den Gangwahlhebel und Positi-
onserfassungsmittel gebildet wird, wobei die
Positionserfassungsmittel elektrische Signale in 20
Abhängigkeit von der Position des Gangwahlhebels
erzeugen.
9. Gangwahlhebel nach einem der Ansprüche 1 bis 7,
dadurch gekennzeichnet, daß die Betätigungs- 25
vorrichtung ein am Gangwahlhebel angeordnetes
bewegliches Bedienungselement, vorzugsweise
einen Drehknopf, Schieber oder Hebel, aufweist.
10. Gangwahlhebel nach Anspruch 9, 30
dadurch gekennzeichnet, daß das Bedienungs-
element ein Potentiometer verstellt.

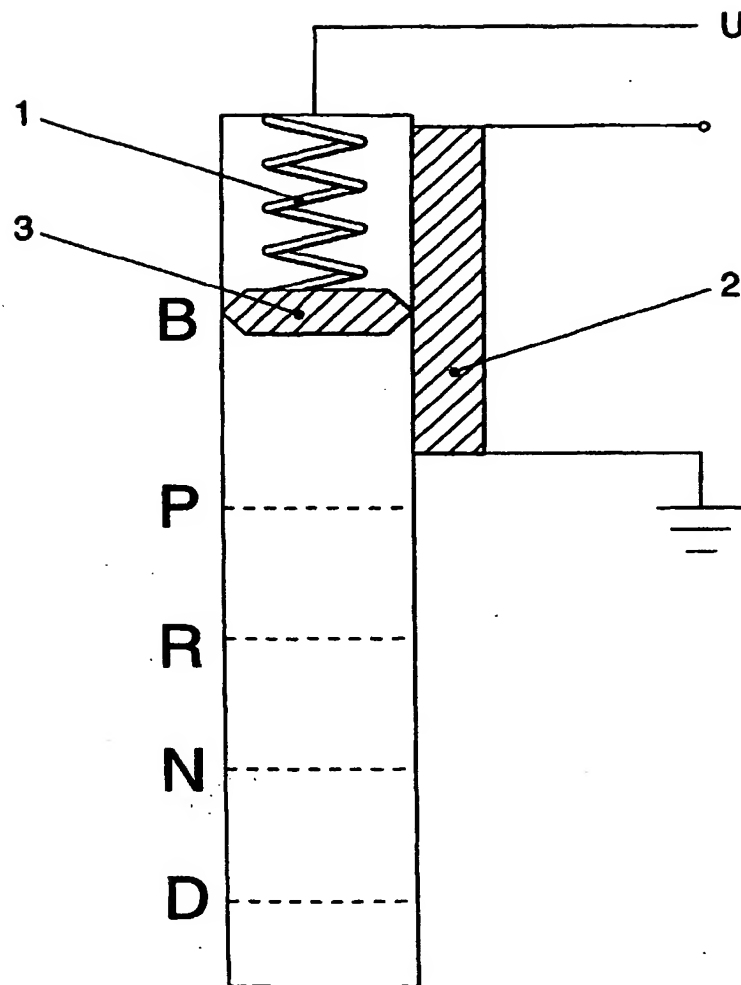
35

40

45

50

55





Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) **EP 1 080 980 A3**

(12) **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(88) Veröffentlichungstag A3:
05.03.2003 Patentblatt 2003/10

(51) Int Cl.7: **B60K 41/26**, F16H 59/02,
B60T 7/10

(43) Veröffentlichungstag A2:
07.03.2001 Patentblatt 2001/10

(21) Anmeldenummer: 00115047.3

(22) Anmeldetag: 26.07.2000

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(71) Anmelder: **Volkswagen Aktiengesellschaft**
38436 Wolfsburg (DE)

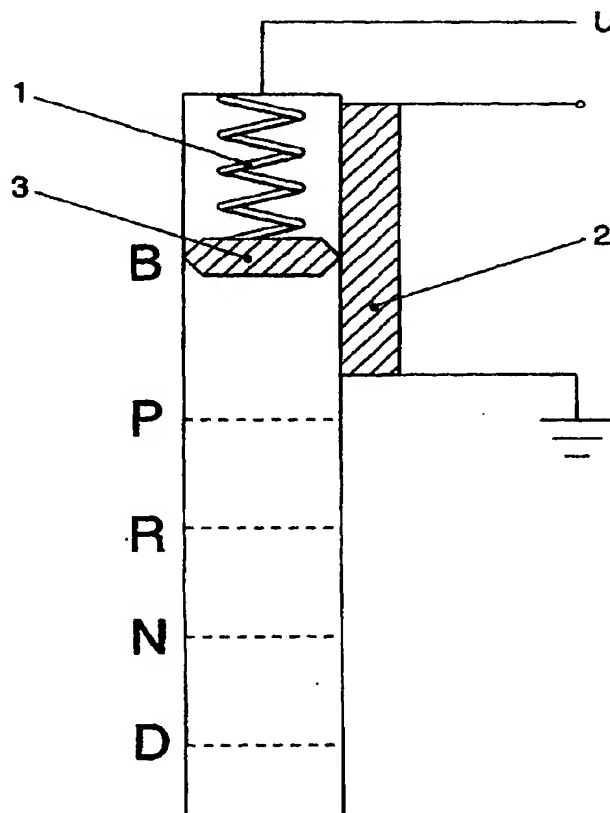
(72) Erfinder:
• van Gerpen, Dieter, Dipl.-Ing.
38154 Königslutter (DE)
• Fähdland, Jörg, Dipl.-Ing.
38524 Sassenburg (DE)

(30) Priorität: 28.08.1999 DE 19941018

(54) **Gangwahlhebel mit integrierter Betätigungsverrichtung für eine Handbremse**

(57) Die Erfindung beschäftigt sich mit einem Gangwahlhebel mit integrierter Betätigungsverrichtung für ei-

ne Handbremse. Die Betätigungsverrichtung ist derart ausgestaltet, daß elektrische Signale erzeugbar sind, mit denen die Wirkung der Handbremse steuerbar ist.



EP 1 080 980 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 00 11 5047

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	
P,X	EP 0 978 671 A (RENAULT) 9. Februar 2000 (2000-02-09) * Absatz [0030] * * Absatz [0033] * * Absatz [0034] * * Absatz [0035] *	1-4	B60K41/26 F16H59/02 B60T7/10
P,A	DE 198 50 374 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 4. Mai 2000 (2000-05-04) Abstract * Spalte 2, Zeile 50 - Spalte 3, Zeile 19 * * Abbildung 1 *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) B60K B60R B60T F16H
A	EP 0 314 611 A (GREGOSITS IMRE) 3. Mai 1989 (1989-05-03) * Abbildung 2A * * Abbildung 2B *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer	
BERLIN	9. Januar 2003	Ferro Pozo, J	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 03.82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 00 11 5047

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

09-01-2003

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
EP 0978671	A	09-02-2000	FR	2782036 A1	11-02-2000
			EP	0978671 A1	09-02-2000
DE 19850374	A	04-05-2000	DE	19850374 A1	04-05-2000
EP 0314611	A	03-05-1989	EP	0314611 A1	03-05-1989

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)